

***Deutsche Seehäfen wieder auf Wachstumskurs
- Handlungsfelder der maritimen Politik der
Bundesregierung***

Rede

Hans-Joachim Otto, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär BMWi

Anlässlich

der Mitgliederversammlung des Zentralverbandes
der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS)

am 15. November 2010

um 19:00 Uhr

Hamburg, Museumsschiff "Rickmer Rickmers"

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Beginn der Rede!

Sehr geehrter Herr Präsident Aden,
sehr geehrter Herr Senator Günthner,
sehr geehrter Herr Senator Karan,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Scheurle,
sehr geehrte Kollegen Abgeordnete des Deutschen Bundestages
und des Europäischen Parlaments,
sehr geehrte Ehrengäste,
meine sehr verehrten Damen und Herren!

Einleitung

Danke für die freundliche Begrüßung.

Ich weiß Ihre Aufmerksamkeit noch vor dem festlichen Dinner besonders zu schätzen.

Deshalb werde ich darauf achten, Sie nicht zu lange in Anspruch zu nehmen.

Ich freue mich, als Maritimer Koordinator der Bundesregierung, an Ihrer heutigen festlichen Abendveranstaltung teilnehmen zu dürfen.

Vielen Dank für die Einladung. Ich bin sehr gerne gekommen.

Hamburg ist immer einen Besuch wert.

Hier spürt man den maritimen Pulsschlag ganz hautnah.

Das gilt besonders für den Hafen. Er ist zentrale Drehscheibe und damit Spiegelbild des Welthandels.

Der unerwartet starke Aufschwung der deutschen Wirtschaft und des Außenhandels lässt sich hier wie durch ein Vergrößerungsglas beobachten.

Der Hafen ist ein verlässlicher Konjunkturindikator.

Regel Schiffsverkehr und ausgelastete Kais sind deutliche Zeichen dafür, dass die Wirtschaft wieder boomt.

Der Hamburger Hafen ist eindrucksvoller Beweis, wie man dem Sturm auf den Weltmeeren des Wettbewerbs trotzen kann.

Bekanntlich ist er der größte Hafen Deutschlands.

Und er ist einer der bedeutendsten Containerhäfen weltweit.

Hamburg hat es immer verstanden, die rasanten Veränderungen als Entwicklungschance zu nutzen.

Ich denke, das ist der richtige Ansatz für die gesamte maritime Branche.

Dabei ist eines klar:
Ohne Hafen kann kein Schiff seine Transportaufgabe erfüllen.

Die deutschen Seehäfen sind deshalb Kernbestandteil unserer maritimen Wirtschaft insgesamt.

In Rolle und Funktion muss man sie im Verbund mit den anderen maritimen Teilbranchen sehen.

Eines will ich ganz deutlich vorweg sagen:

Eine starke und zukunftsfähige maritime Wirtschaft ist für unser außenhandelsorientiertes Land von strategischer Bedeutung und daher unentbehrlich.

Diese Bundesregierung hält deshalb am Konzept einer koordinierten Politik für die maritime Wirtschaft fest.

Schon in der Krise hat sich das stark geknüpft maritime Netzwerk als durchaus widerstandsfähig erwiesen.

Deshalb wollen wir darauf weiter aufbauen!

Maritime Politik der Bundesregierung

In gut einem halben Jahr wird die Siebte Nationale Maritime Konferenz in Wilhelmshaven stattfinden.

Das ist auch eine Gelegenheit für eine Standortbestimmung.

Wo stehen wir?

Wichtige strategische Leitlinien zur Sicherung der Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft sind bzw. werden mit der

- Entwicklung einer nationalen Zukunftsstrategie "LeaderSHIP Deutschland" im Schiffbau,
- der Fortentwicklung der "Maritimen Bündnisse" in der Seeschifffahrt,
- der Umsetzung eines "Nationalen Hafenkonzepts für die See- und Binnenhäfen" in der Hafengewirtschaft
- und der Erstellung eines "Nationalen Masterplans Maritime Technologien" im Bereich der Meerestechnik

gesetzt.

Über die nächsten Schritte werden wir auf der Konferenz in Wilhelmshaven in entsprechenden Branchenworkshops beraten.

Stärker in den Mittelpunkt wollen wir die Zukunftsfelder Meerestechnik, Offshore-Windenergie-Nutzung sowie Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr rücken.

Das sind Wachstumsfelder und Zukunftsmärkte, von denen Werften, Häfen, Reeder, der Maschinen- und Anlagenbau und auch die Küstenstandorte profitieren können.

Ich bin zuversichtlich, dass uns die kommende Nationale Maritime Konferenz als wichtigstes maritimes Wirtschafts- und Politikforum hier ein gutes Stück voranbringen wird.

Gerade auch Sie, die Repräsentanten der Hafenwirtschaft, werden - das weiß ich - dazu wieder maßgeblich beitragen.

Konjunkturelle Lage

Meine Damen und Herren,
die maritime Wirtschaft und insbesondere der Schiffbau, die Seeschifffahrt und die Häfen sind aufs Engste mit der Weltwirtschaft verflochten.

In der maritimen Wirtschaft wirken, wie in keiner anderen Branche, weltwirtschaftliche Veränderungen so direkt und unmittelbar ein.

Deshalb hat die maritime Wirtschaft in den Jahren vor der Krise von dem starken Welthandel erheblich profitiert.

Und deshalb war sie jetzt von der Krise besonders hart betroffen.

Bis in das Jahr 2008 hinein bescherte eine stark wachsende Weltwirtschaft den Werften Rekordaufträge und der Schifffahrt extrem hohe Fracht- und Charterraten, den Häfen Umschlagrekorde.

Nach den Boomjahren gab es vor allem im Jahr 2009 dann krisenbedingt massive Wachstumseinbrüche in den maritimen Branchen.

Schifffahrt und Häfen, bislang Globalisierungsgewinner, waren am stärksten betroffen.

Aber es gibt Licht am Ende des Tunnels - und es sind nicht die Lichter des entgegenkommenden Zuges.

Seeverkehr und die Hafenwirtschaft sind nach dem Krisenjahr 2009 konjunkturell wieder deutlich im Aufwind.

Die Verkehrsmengen und die Tonnagenachfrage wachsen, die unbeschäftigte Tonnage geht stark zurück, die Fracht- und Charterraten in der Seeschifffahrt sind kräftig gestiegen.

Aufgrund des voraussichtlichen Wachstums im globalen Containerverkehr über See um mehr als 11% in diesem Jahr gibt es aber auch bereits wieder Anzeichen für einen verstärkten Flottenausbau.

Allein 55 Containerschiffe mit 306.000 TEU sind seit Jahresbeginn nach Erhebungen von Clarkson Research neu bestellt worden. Im Vergleich zu zwei kleineren Schiffen im Vorjahr.

Ich sehe diesen neuerlichen Zubau nicht ohne Sorge.

Zum einen bestehen noch immer konjunkturelle Risiken - vor allem in China und in den USA.

Diese können sich schnell negativ auf den Welthandel auswirken.

Zum anderen drohen durch die schrittweise Ablieferung der noch in der Boomphase geordneten Schiffe in den nächsten zwei Jahren zumindest ohnehin kurzzeitig Angebotsüberhänge.

Dadurch könnten insbesondere die Frachtraten nochmals unter Druck bleiben.

Seehafenwirtschaft

Das alles aber ändert nichts an der Schlüsselrolle, die den deutschen Seehäfen für die gesamte Volkswirtschaft zukommt.

Die stark außenhandelsorientierte Wirtschaft Deutschlands ist auf leistungsfähige Häfen mit guten wasser- und landseitigen Anbindungen angewiesen.

Denn es ist doch sonnenklar:

Wer einen wirtschaftlichen Aufschwung spüren will,
wer Wachstum und Beschäftigung sichtbar erreichen will,
der muss einen fließenden Warenverkehr gewährleisten.

Verstopfte Zu- und Abfahrtswege und überlastete Umschlaganlagen nehmen dem Handel Schwung und Dynamik.

Das hätte schwerwiegende volkswirtschaftliche Schäden zur Folge.

Die Bundesregierung, die Länder und die Hafenwirtschaft stehen in diesem Zusammenhang vor enormen Herausforderungen.

Es bedarf einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, um die zu erwartenden Verkehrszuwächse zu bewältigen.

Entsprechendes gilt für die Hafensinfrastruktur.

Und beim Bedarf können sich die Winde schnell drehen!

Im vergangenen Jahr verringerte sich der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen um etwa 18% von 318 auf 261 Mio. Tonnen.

Nach einem Jahrzehnt stetigen Wachstums hatte die Wirtschaftskrise auf die Seehäfen voll durchgeschlagen.

Der Containerumschlag - bislang der Wachstumstreiber - sank 2009 sogar um rund ein Viertel auf gut 12 Mio. TEU.

Die Talsohle im Hafenumschlag ist inzwischen aber durchschritten.
Die Umschlagsmengen ziehen seit Jahresbeginn 2010 wieder stetig an.
Bereits für 2010 zeichnet sich ein Wachstum beim Güterumschlag um insgesamt etwa 9% ab.

Auch 2011 wird mit einem Zuwachs um gut 4% gerechnet.

Damit wäre beim Hafenumschlag in etwa fast wieder das Vorkrisenniveau erreicht.

Auch mittel- und langfristig sind in den Seehäfen nach allen Einschätzungen deutliche Umschlagsmengenwachstum zu erwarten.

Das Containerladungsaufkommen wird voraussichtlich weiterhin überdurchschnittlich steigen.

Bis 2025 kann mit einer Vervierfachung gegenüber heute gerechnet werden.

Die deutschen Seehäfen bleiben somit wichtige Drehscheiben im Welthandel.

Diese Wachstumschancen müssen genutzt werden.

Deshalb gilt es, Kapazitätsengpässe, vor allem in den Seehäfen sowie im Zu- und Ablaufverkehr, zu vermeiden.

Die Krise in der Containerschifffahrt hat im Übrigen eindeutig den Trend zu größeren Schiffen verstärkt.

In den Auftragsbüchern der Werften stehen derzeit 159 der so genannten Megaboxer, die mehr als 10.000 TEU laden können.

Diese Schiffe müssen künftig bei voller Ladung die deutschen Häfen ansteuern können.

Hier ist die Politik gefordert.

Die Bundesregierung steht zu den Zusagen des Koalitionsvertrages.

Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen durch eine zügige Optimierung der seewärtigen Zufahrten und einen gezielten Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen sicherstellen.

Wir werden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gezielt einsetzen und klare Prioritäten setzen.

Im Fokus stehen, noch stärker als bisher, vor allem Projekte, die gesamtwirtschaftlich besonders vorteilhaft sind.

Dazu gehören die Beseitigung von Engpässen und der Ausbau überlasteter Hauptachsen, gerade auch im Seehafenhinterlandverkehr.

Zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland hat die Bundesregierung ein Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen entwickelt.

Das ist eine auf zehn Jahre angelegte Strategie für die Hafenpolitik.

Das Nationale Hafenkonzept enthält 33 sehr konkrete Vorhaben mit über 120 spezifischen Maßnahmen, die durch Bund, Länder, Kommunen und Wirtschaft jetzt zügig umzusetzen sind.

Die Beseitigung von Engpässen bei der see- und landseitigen Anbindung der Seehäfen ist prioritär.

In diesem Zusammenhang prüft der Bund die Umsetzung der durch die Küstenländer vorgelegten Liste mit insgesamt 19 dringend zu realisierenden norddeutschen Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Bereits im Dezember 2009 wurde von der Bundesregierung der Weg frei gemacht für die Planung der Y-Trasse zwischen Hannover und Bremen bzw. Hamburg.

Auch die Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenweser sowie Unter- und Außenelbe sind dringend erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen in Hamburg und Bremerhaven, Bremen und Brake zu sichern.

Hier ist in absehbarer Zeit mit entsprechenden Planfeststellungsbeschlüssen zu rechnen.

Gestatten Sie mir hier einen kurzen Einschub: Zuweilen dauern die Planungsverfahren bei uns einfach zu lange.

Wir müssen dringend weiter prüfen, an welcher Stelle diese Verfahren vereinfacht bzw. verkürzt werden können.

Parallel müssen wir die Bevölkerung auf die Gefahren hinweisen, die mit einer generellen "Ich-bin-dagegen"-Haltung verbunden sind.

Großprojekte brauchen natürlich Planung. Sie brauchen natürlich auch Akzeptanz.

Wir müssen also zwei Dinge tun: Planungsverfahren verkürzen und Notwendigkeit der Projekte besser kommunizieren.

Wer flächendeckend und reflexartig nur "nein" sagt, spielt mit der Zukunft unseres Landes.

Zu den als notwendig erachteten Projekten zum Ausbau der Seehafenanbindungen gehören u.a. auch die "Küstenautobahn" A 20 und die Hafenuferspange A 26 in Hamburg.

Ich erwähne in diesem Kontext auch die Anbindung des JadeWeserPorts sowie die Infrastrukturmaßnahmen, um den Nordostseekanal an die gestiegenen verkehrlichen Anforderungen anzupassen.

Jetzt ist es wichtig, die Planungsverfahren voranzutreiben und die finanziellen Mittel trotz Haushaltskonsolidierung bereitzustellen.

Für 2010 stellt die Bundesregierung Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur in Höhe von rund 12 Mrd. Euro zur Verfügung.

Danach sind es knapp 10 Mrd. Euro jährlich.

Wichtig ist, die Höhe der Investitionen auch in den kommenden Jahren in etwa beizubehalten.

Aber auch an anderer Stelle geht es darum, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen zu verbessern.

Die Bundesregierung leistet auch dazu ihren Beitrag:

Die Lotsabgaben wurden ab 1. April d.J. befristet für ein Jahr um 10% gesenkt.

Danach bleibt die Lotsabgabe bis 31. März 2012 um 5% reduziert.

Ich weiß, dass Sie sich an der ein oder anderen Stelle weitere Entlastungen wünschen.

Dazu zählt die Entlastung von der Stromsteuer.

Sie sehen hier vor allem auch innerhalb Europas Harmonisierungsbedarf.

Bitte berücksichtigen Sie auf der anderen Seite, dass sich die jeweiligen Steuersysteme in der Gesamtbetrachtung nicht immer 1:1 miteinander vergleichen lassen.

Zudem stehen auf der anderen Seite gewichtige fiskalpolitische Zwänge derartigen Entlastungen gegenwärtig entgegen.

Ich sage aber auch, dass sich die Zeiten ändern und dass sich Spielräume für sinnvolle Harmonisierungsmaßnahmen ergeben können.

Wir sollten daher gemeinsam dieses Thema im Blick behalten.

Belastbare Versprechungen kann ich Ihnen dazu allerdings heute nicht machen - das werden Sie verstehen.

Meine Damen und Herren,
im Nationalen Hafenkonzept haben wir an die Häfen und Hafenverwaltungen appelliert, zukünftig stärker als bisher miteinander zu kooperieren.

Die Bundesregierung ist davon überzeugt, dass erhebliche volkswirtschaftliche Potenziale in der systematischen Vernetzung der Häfen und Administrationen bestehen.

Die durch den Zentralverband der Seehafenbetriebe und den Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen geschaffene Arbeitsgruppe, an der sich das BMVBS aktiv beteiligt, ist ein guter Anfang, um hier voranzukommen.

Ich unterstütze diese Aktivitäten ausdrücklich.

Gestatten Sie mir abschließend noch einige Worte zur europäischen Hafenpolitik.

Nach dem Scheitern von Port Package I und II hat die EU-Kommission einen Aktionsplan mit neuen Vorschlägen für eine künftige europäische Hafenpolitik vorgelegt.

Die Bundesregierung unterstützt in enger Abstimmung mit den Ländern die EU bei der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und der Herstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Häfen.

Bei der Ausgestaltung der europäischen Hafenpolitik ist das Subsidiaritätsprinzip aber unter allen Umständen anzuwenden.

Die notwendigen nationalen Gestaltungsspielräume müssen bei allen europäischen Maßnahmen erhalten bleiben.

Wir brauchen sie, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiter entwickeln zu können.

Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Themen Konzessionsvergabe und öffentliche Ausschreibung zu richten.

Die Küstenländer und die Wirtschaft halten eine allgemeine Konzessionsrichtlinie für nicht erforderlich.

Die Bundesregierung sieht hier ebenfalls keinen Bedarf für Regelungen.

Die Bundesregierung hat großes Interesse an der Verabschiedung von Beihilfeleitlinien sowie den geplanten Maßnahmen zur Ausweitung der Transparenzregelungen auf alle Handelshäfen.

Es geht darum, faire und transparente Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen.

Bei diesen berechtigten Anliegen wissen Sie die Bundesregierung und mich an Ihrer Seite.

Schluss

Meine Damen und Herren,
ich will leistungsfähige deutsche Seehäfen.

Lassen Sie uns weiter gemeinsam daran arbeiten.

Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit und danke für die Aufmerksamkeit.